Sharma, Dr. H. P.
Sharma, Shri Satish Kumar
* Shiv Shanker, Shri P.
Shukla, Shri Keshavprasad
Siddiqui, Shri Shamim Ahmed
Silvera, Dr. C.
Singh, Shri Bir Bhadra Pratap
Singh, Thakur Kamakhya Prasad
Singh, Shrimati Pratibh$_a$
Singh, Shri R. K. Jaichandra
Singh, Dr. Rudra Pratap
Singh, Shri Surender
Singh, Shri Vishvjit Prithvijit
Sukul, Shri P. N. ™
Swaminathan, Shri G.
Tariang, Shri Jerile. E.
Thakur Prof. Chandresh P.
Thakur, Jagatpal Singh
Thakur, Shri Rameshwar
Thakur, Shri Surendra Singh
Thangabaalu, Shri
Tiria, Kumari Sushila
Tiwari, Shri Narayan Datt
Tripathi. Shri Chandrika Prasad
Tyagi, Shri Shanti
Vaduthala, Shri T. K. C.
Valiullah, Shri Raoof
Verma, Shri Kapii
Verma, Shrimati Veena
Vikal, Shri Ram Chandra
Yadav, Shri Ramanand

NOES — NIL

The motion was carried by a majority of the total membership of the House and by a majority of not less than two-'-thirds of the Members present and voting.

MR. CHAIRMAN; Now, since you have all been working very hard, we may adjourn for half an hour for tea and we will re-assemble after that.

The House now stands adjourned for half an hour.

The Ho.use then adjourned at eleven minute's past four of the clock.

The House reassembled at forty-eight minutes past four of the clock, [The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai) in the chair].

THE BUDGET (RAILWAYS) 1988-89, *Contd.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now, Mr. Ashwani Kumar.

श्री अश्वनी कुमार (बिहार) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने इस बार 622 करोड़ का नया टैक्स लगाया है। यह केवल रेल यात्रियों पर नया टैक्स लगाय है और रेल मंत्री कहते हैं, मैंने तो थोड़ा भार दिया है। इसको देखकर मुझे आश्चर्य होता है। जहां तक मेरी जानकारी है, हमारे पूरे बजट के अन्दर वित्त मंत्री जी ने जो नया अधिभार लगाया है, जो पहले एडमिनिस्टर्ड प्राइस मे रेल मंत्री पहले लगा चुके हैं, उसके पहले 545 करोड़ का ही अधिभार लगाया है, पर हमारे रेल मंत्री ने, जितना फाइनेंस मिनिस्टर टैक्स लगाते हैं, उससे ज्यादा टैक्स लगा दिया है। जो रेल को यूज करने वाली पब्लिक है, वह सारे देश की जनता का एक छोटा सा भाग है, जिसके ऊपर इस टैक्स को लगाया गया है। यह जो टैक्स लगा है, इसके लिये रेल मंत्री कहते हैं कि इसका कोई भार जनता पर विशेष नहीं पड़ेगा, परन्तु ग्रेड के ऊपर 241 करोड़ का नया टैक्स लगाया है। इसमें उन्होंने फूड ग्रेन्स और फर्टिलाइजर्स को छोड़ दिया, यह तो स्वागत योग्य है। लेकिन रेलवे जितना माल ढोती है उसके 17 प्रतिशत को छोड़कर 83 पर-सेन्ट पर उन्होंने टैक्स लगा दिया है।

[श्री अश्विनी कुमार]

इसलिए यह कहना कि रेल मंत्री जी ने बहुत बड़े क्षेत्र पर टैक्स नहीं लगाया है, यह उचित नहीं है । एक तरह से देखा जाय तो उन्होंने सारी चीजों पर टैक्स लगाया है । अन्ततोगत्वा इसका प्रभाव साधारण व्यक्तियों पर पड़ता है । रेल भाड़े में वृद्धि से सभी चीजों के दाम बढ़ जाते हैं । दूसरी तरफ आपने पार्सल्स पर 23 करोड़ का टैक्स लगाया है और पैसेन्जर ट्रैफिक पर 385 करोड़ का टैक्स लगाया है । शोर्ट डिस्टेन्स के पैसेन्जर्स पर 170.86 करोड़ का टैक्स लगाया है । मेल और एक्सप्रैस गाड़ियों पर 209.55 करोड़ का टैक्स बढ़ाया है । आम तौर पर यह देखा जाता है कि मेल और एक्सप्रैस गाड़ियों का उपयोग लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले लोग करते हैं, लेकिन ओर्डिनरी पैसेन्जर्स तो 50–60 मील की दूरी पर ही यात्रा करते हैं । अगर आप टैक्स लगाते हैं तो लोगों को सुविधाएं भी दीजिये । जब आप टैक्स कम करने के लिए राजी नहीं हैं तो कम से कम लोगों को सुविधाएं तो प्रदान कीजिये । रेल मंत्री जी ने बहुत दिनों से यह घोषणा की हुई है कि जो लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, जो स्लीपर्स हैं उनमें गद्दे लगाये जायेंगे । जहां तक मेरी जानकारी है, बहुत कम गाड़ियों में ये गद्दे लगाये गये हैं । जिन गाड़ियों में 24, 36 और 48 घंटों तक यात्रा करनी पड़ती है उनमें भी अभी तक गद्दे नहीं लगाये गये हैं । इसलिए मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि ये गद्दे कब तक लगा दिये जाएंगे ताकि जो अधिभार आपने लगाया है उससे इन यात्रियों को सुविधाएं प्रदान की जायें । तीन साल पहले वे रेलवे के बजट में गद्दे लगाने का आश्वासन दे चुके हैं ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली से जो ट्रेन्स बिहार की तरफ जाती हैं उनमें रिजर्वेशन होने के बाद भी सीटें नहीं मिलती हैं । बिहार में रिजर्वेशन होने पर भी सीट मिली या नहीं, इसको देखने के लिए कोई रेलवे का अधिकारी नहीं होता है । इन ट्रेनों में ओवरक्राउडिंग इतना होता है कि सीटें मिलती नहीं हैं । अब आप अधिभार लगाते हैं तो इस बात की गारन्टी भी रेल मंत्री जी को देनी चाहिये कि रेलों में रिजर्वेशन होने पर यात्रियों को सीटें अवश्य मिलेंगी । रेलवे मंत्री जी से मैं जानना चाहता हूं कि क्या वे मेरी बातें सुन रहे हैं .... (व्यवधान) ।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : मैं सुन रहा हूं, इस पर विशेष ध्यान दिया जायेगा ।

श्री अश्विनी कुमार : बहुत धन्यवाद । मैंने समझा कि आप बात कर रहे हैं, शायद सुन न रहे हों ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने लोकसभा में घोषणा की है कि वे इसको वापस नहीं लेंगे । मेरा कहना यह है कि अगर आप इस अधिभार को वापस नहीं ले रहे हैं, तो जो सुविधायें रेल यात्रियों को मिलनी चाहिये, उनको तो दीजिये । ट्रेनों में जो ओवर क्राउडिंग है, उसको दूर करने की व्यवस्था कीजिये । मगध एक्सप्रेस पटना से चलती है, उसमें 75 सीटों के लिये डेढ़ सौ, दो सौ आदमी आ जाते हैं । कोई रेलवे का कण्डक्टर उनको रोक नहीं सकता है । डिब्बों में भयंकर स्थिति हो जाती है । इसलिये मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेल मंत्री जी इस समस्या की तरफ तत्काल ध्यान देने की कृपा करेंगे ? इस बात को सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि जिन लोगों ने आरक्षण किया है, उनको निश्चित रूप से सीटें मिलेंगी ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : उनका कहना है कि सेकेण्ड क्लास स्लीपर में कुछ दिक्कत होती है ।

श्री अश्विनी कुमार : श्रीमन्, मैं मंत्री महोदय का ध्यान पूर्व रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूं, बिहार और पूर्व रे

प्रदेश के क्षेत्रों की तरफ दिलाना चाहता हूं । *(Interruption)* We are not talking of national policy on population. At the moment we are discussing the Railway Budget.

सारा दोष पोपुलेशन पर लगा देना उचित नहीं है । अगर आप इसका ठीक उपयोग करें तो यह दिक्कत नहीं आ सकती है । चीन की भी पोपुलेशन ज्यादा है, लेकिन अगर हम अपनी शक्ति का ठीक उपयोग करें तो यह समस्या हल हो सकती है । बिहार की स्थिति यह है कि रिजर्वेशन करने पर भी सीट नहीं मिलती है । जो लोग अपना रिजर्वेशन करके चलते हैं, उन्हें इस बात का भरोसा रहना चाहिए कि उनको जगह मिलेगी । दूसरी ओर हमारे देश में जो ऑर्डिनरी सिटीजन हैं, जो सेकेन्ड क्लास में चलते हैं, उनकी कठिनाइयों की तरफ कोई देखने वाला नहीं । वे रेल अधिकारियों से और रेल मंत्री से कुछ कहने की हिम्मत नहीं रखते हैं । उत्तरी बिहार, दक्षिणी बिहार की पैसेंजर गाड़ियों की क्या हालत होती है । लिखा हुआ है कि 40 लोगों को बैठने की जगह है । लेकिन वहां पर 70, 80, 100, 150 लोग बैठे रहते हैं, भेड़ बकरियों की तरह लोग भर जाते हैं और उनमें सुविधाओं के नाम पर पंखे नहीं, रात को बिजली नहीं, शौचालयों में पानी नहीं और इतना ही नहीं जब वर्षा होती है तो खिड़कियों के जो शीशे टूटे रहते हैं वहां से पानी अंदर आता रहता है । हमारे मंत्री महोदय कहेंगे कि जनता तोड़ देती है । ठीक है, मैं इससे इंकार नहीं करता लेकिन रेलवे जब पैसा लेती है तो उनको, जनता को सुविधायें भी प्रदान की जानी चाहिए । आम जनता जिनके लिये आप सारी बातें करने को कहते हैं उनकी बुरी हालत है । कई बार जब शौचालयों में पेशाब करने के लिये जाना चाहते हैं तो वहां भी आठ-आठ लोग बैठे रहते हैं जिससे पेशाब नहीं कर सकते हैं । इतनी भयंकर स्थिति होती है । उनके ऊपर आपने 117.8 करोड़ का अधिभार लगा दिया । यह तो बड़ा अन्याय है । अगर आप अधिभार लगाते हैं तो जनता को सुविधायें देने के बारे में भी सोचिये । सुविधा उनको दीजिये और पैसे लीजिये तब शायद कुछ बात बनेगी । इसलिये मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि इस प्रकार की जो चीजें हैं उनकी ओर उनका ध्यान जाना चाहिये ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने अधिभार बढ़ाया । मेरा यह स्पष्ट मत है और इस संबंध में उदाहरण प्रस्तुत करते हुए मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे में प्लानिंग नाम की जो चीज है वह बहुत दोषपूर्ण है और वह बहुत खर्चीली है । इसमें बहुत सारी बचत की जा सकती है और वह बचत जनता के हित में उपयोग की जा सकती है । उदाहरण के तौर पर मैं कहना चाहता हूं कि दिल्ली-कलकत्ता लाइन का 1976 में इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया परन्तु राजधानी में, 1983–84 तक उसके लिये इलेक्ट्रिक इंजन नहीं बन पाया और वह डीजल लोकोमोटिव से चल रही है । यह कितना बड़ा खर्चा है ? लेकिन यह हमारी प्लानिंग का दोष है । अगर 1976 में इलेक्ट्रिफिकेशन हो रहा है तो इंजन को भी साथ साथ बनाने का प्रयास क्यों नहीं किया गया ताकि इंजन भी लग सके । जितनी गाड़ियां हैं उनमें इलेक्ट्रिक इंजन होने चाहिए थे । इतना ही नहीं राजधानी में जो डब्लू ए पी (वन) है इंजन वह चित्तरंजन लोकोमोटिव ने बनाया है । वह हमारे देश में ही बना है । मेरी जानकारी है कि उसने पांच इंजन बनाये हैं राजधानी के लिये । कल को दिल्ली और बम्बई लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन हो रहा है वहां के लिये भी अगर पांच इंजन बन जाते तो वह वहां लग जाते । बम्बई और दिल्ली के बीच रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन हो गया है परन्तु दुर्भाग्य से केवल एक गाड़ी देहरादून एक्सप्रेस पर, मेरी जानकारी के अनुसार इलैक्ट्रिक इंजन चल रहा है बाकी इंजन डीजल से ही चल रहे हैं । अगर चित्तरंजन में पांच के बजाय दस इंजन बन जाते तो क्या बुराई थी । बम्बई के लिये जो राजधानी जाने वाली है उसमें वह इंजन लग सकता था और उसका उपयोग हो सकता था ।

[श्री अश्विनी कुमार]

महोदय, मैंने बम्बई दिल्ली की बात कही, मेरी जानकारी के अनुसार दिसम्बर 1987 में इसका इलैक्ट्रिफिकेशन हो गया था लेकिन अभी केवल एक ट्रेन इलैक्ट्रिक इंजन से चल रही है बाकी सभी गाड़ियां डीजल से चल रही हैं । डीजल इम्पोर्ट होता है, वह महंगा है । जब एक भी इलैक्ट्रिक ट्रेन चलती है तो पूरी लाइन पर बिजली होती है, उसको आप आफ नहीं कर सकते क्योंकि लाइन को हमेशा लाइव रखना पड़ता है और बिजली खर्च होती रहती है और रेल मंत्रालय उसका खर्चा देता है । परन्तु उन्हीं लाइनों पर इसके साथ साथ डीजल का भी खर्चा हो रहा है । यह जो खर्चा है वह रेलवे बजट के अन्दर मंत्री महोदय ने 15 प्रतिशत से कुछ अधिक बताया है जोकि फ्यूल के ऊपर खर्चा हो रहा है । तो इसके ऊपर यह बहुत बड़ा खर्चा हो रहा है । जो 16 प्रतिशत हम खर्चा कर रहे हैं इसमें से अगर हम एक प्रतिशत, दो प्रतिशत या तीन प्रतिशत भी बचत कर सकें तो यह बहुत बड़ी बचत होगी जोकि डेवलपमेंट में और पैसेंजर अमेनिटीज में काम आ सकती है । इसलिये यह प्लानिंग का दोष है। इसलिये मंत्री जी को इसके बारे में गंभीरता से सोचने की जरूरत है । अगर वे ऐसा करें तो बहुत सारे खर्चे बच सकते हैं । इसी प्रकार से दो वर्ष हो गये दिल्ली झांसी लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन हुए । मैं रेल मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या कोई इलैक्ट्रिक इंजन इस लाइन पर चल रहा है ? दो साल हो गये इलैक्ट्रिफाइड हुए, इतना सारा खर्चा हो गया है लेकिन मेरी जानकारी के अनुसार इस पर कोई ट्रेन नहीं चल रही है ।

श्री सोहन लाल धूसिया : (उत्तर प्रदेश) : चलाने वाले हैं ।

श्री अश्विनी कुमार : आज तक तो नहीं चल रही है । बजट आने तक तो नहीं चल रही थी । दो वर्ष हो गये, नहीं चलाई । धूसिया जी ने कहा चलाने वाले हैं तो यह अच्छी बात है । चले, हम इसी आशा में हैं ।

जैसे इंजन की बात है, इलैक्ट्रिक इंजन की बात है हम इसको जापान और स्वीडन से इम्पोर्ट कर रहे हैं । ये हमारे देश में बन सकते हैं लेकिन हम इम्पोर्ट कर रहे हैं । हमारे यहां क्षमता है लेकिन उसका उपयोग नहीं होता । इसका सबसे बड़ा उदाहरण मैं यह देना चाहता हूं कि हमारा बी० एच० ई० एल० इंजन बनाने को तैयार है उसको दो वर्ष पहले रेलवे ने कंट्रक्ट दे दिया कि तुम इंजिन बनाओ 5.00 P.M परन्तु दो साल से बी एच ई०एल० और रेलवे में इंजिन के नाम तय नहीं हो पाते हैं इसलिए वह इंजिन नहीं बना रहे हैं । बी० एच० ई० एल० के पास आर्डर नहीं है । वह सार्वजनिक क्षेत्र का बहुत बड़ा उद्योग है जिसके पास आर्डर नहीं हैं और रेलवे के पास इंजिन नहीं हैं दोनों के बीच दाम तय हो जाएं तो इंजिन बनने लगें ताकि इम्पोर्ट करने की आपकी क्षमता घटे । इम्पोर्ट करने में क्या होता है । मेरी जानकारी यह है कि पहले रेलवे को केवल 40 इंजिन इम्पोर्ट करने थे परन्तु बी० एच ई० एल० के कारण अब 18 और आयात करने पड़ेंगे जिसमें फारेन एक्सचेंज लगता है । देश का धन बाहर जाता है । बी० एच ई एल० को आर्डर नहीं मिल रहा है और सब प्रकार का नुकसान हमें सहन करना पड़ रहा है । मैं इसमें एक बात यह भी कहना चाहता हूं कि, क्योंकि इम्पोर्ट करना होता है तो भी इस में रेलवे के बड़े बड़े अधिकारियों के फारेन ट्रिप्स भी लगते हैं और साथ साथ आज कल तो इम्पोर्ट के अन्दर इस प्रकार के कमीशंस की चर्चा भी आ गई है जिसके बारे में जब तक कोई ठोस प्रमाण न हो कुछ कहना गलत होगा तुरन्त शंका होती है क्यों बार-बार हम इम्पोर्ट करते हैं जबकि सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योग यहां बनाने के लिए तैयार हैं तो हम क्यों इम्पोर्ट करते हैं ? अगर इस प्लानिंग को हम ठीक कर सकें तो शायद बहुत अच्छा होगा । सारे जो हमारे खर्चे होते हैं इनमें हमारी प्लानिंग में कमी है डवलपमेंट पर मात्र 1.6 प्रतिशत ही खर्च करेंगे । मैं फिर से निवेदन करना चाहूंगा कि प्लानिंग को आप ठीक करें । 15.3% जो फ्यूल

पर खर्चा है इस में बहुत बड़ी बचत हो सकती है । इसकी बचत कर के आप आगे चलिये यह मेरा सुझाव है । जब में साधारण बचत की बात करता हूं तो स्टीम लोकोमोटिव भी हमारे देश के अंदर चल रहे हैं । जहां तक मेरी जानकारी है स्टीम लोकोमोटिव के विषय में सरकार की यह नीति है कि इनको जल्दी से जल्दी खत्म किया जाए । इनकी संख्या बराबर घट रही है । 1982–83 में इनकी संख्या 7296 थी और अब इनकी संख्या 4950 रह गई है । मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आप स्टीम लोकोमोटिव्ज को कब तक छुट्टी दे रहे हैं । इनके ऊपर बराबर खर्च घटना चाहिए । क्योंकि पहले इनकी संख्या जहां 7296 थी जब इनकी संख्या 4950 रह गई है परन्तु बजट के अन्दर जो आंकड़े दिये गये हैं उनके अनुसार 1982–83 में इनके ऊपर कुल खर्च 520 करोड़ का था और इस बार 700 करोड़ का खर्च है । खर्च बढ़ रहा है । उपयोग कम हो रहा है परन्तु उनको जल्दी खत्म करने की ओर प्रयास नहीं है । यह काम जल्दी किया जाए और मैं आज रेल मंत्री जी से एक आश्वास चाहता हूं जिब वे अपना उत्तर दें तो उस में घोषणा करें कि कब तक इनकी वे हमारे देश से छुट्टी करायेंगे । क्योंकि इसमें आज एक वेस्टेड इंट्रस्ट इसमें बन गया है मुझे ऐसा लगता है । जो रेलवे के कर्मचारी हैं जिनके घरों में एल० पी० जी० नहीं है सब के घरों में कोयले से भोजन बनता है इसलिए रेल के यह इंजिन जब तक चलते रहेंगे यह काम उनका चलता रहेगा । इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा, मैंने पहले भी कहा है कि इस ओर वे विशेष ध्यान दें तो ज्यादा अच्छा होगा । रेलवे के जो इंजिन हैं उनकी एफिशियेंसी प्रति दिन घट रही है । स्टीम लोकोमोटिव इंजिन पर डे पर इंजिन में 1965 में गुडज़ की 125 किलोमीटर क्षमता थी, 1987 में 63 हो गई यानी आधी हो गई है, पैसेंजर की जो 260 किलोमीटर थी वह 200 पर आ गयी है । क्षमता घटी है, संख्या घट रही है परन्तु खर्च बढ़ रहा है । इसको समाप्त करने की ओर प्रयास करेंगे तो शायद कुछ वृद्धि अधिक हो सकेगी । पेसेंजर अमेनीटीज का प्रश्न है । आपने पिछले वर्ष पैसेंजर अमेनीटिज के लिए 77.30 करोड़ दिया था इस बार बढ़ा कर के 77.75 करोड़ कर दिया है । मेरा नम्र निवेदन यह है कि जितनी बड़ी संख्या में रेलवे के अन्दर यात्रियों की संख्या बढ़ रही है सब -अरबन ट्रेंस पर, पेसेंजर ट्रेंस पर, लांग डिसेटेंस ट्रेंस पर, उसके आधार को देखते हुए यह बहुत कम है । पैसजर अमेनीटीज पर ज्यादा पैसा दिया जाना चाहिये मैंने एक दो पेसेंजर अमेनीटीज की पहले आपके सामने चर्चा की है । मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उनका ध्यान रखेंगे और उनको बढ़ाने की कोशिश करेंगे। एक और बात मैं यह कह रहा हूं कि जो पेसेंजर अमेनीटीज में भी आती है और एफिशियेंसी में भी आती है, एक यह है रेल गाड़ियों के इंजिन की स्पीड़ दूसरा वेगंस का टर्न ओवर और तीसरा टाइमटैबल है । आज जो हमारा टाइम टेबल है वह 50 साल पुराना है । उस में कई प्रगति दिखाई नहीं देती है । जैस 50 साल पहले कालका से कलकत्ता जाने में 25 घंटे लगते थे अब 24 घंटे लगते हैं । तूफान एक्सप्रेस एक समय तूफान थी जब खटारा हो गयी है । कोई समय में परिवर्तन नहीं है और जो मेरे पास आंकड़े हैं उनके हिसाब से जो ओवरआल स्पीड मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स की थी वह 1985–86 में 47.5 किलोमीटर थी वह 1986 में 47.1 किलोमीटर हो गयी है । प्रगति नहीं है, अगर घटी नहीं है तो स्थायी है । इसी प्रकार से पैसेंजर गाड़ी की स्पीड़ 1985–86 में 27.6 एवरेज किलोमीटर पर आवर थी, इस बार 27.3 हो गयी है । क्या यह प्रगति का द्योतक है या स्थयित्व का द्योतक है और जो इसके कारण है उन कारणों से बहुत बड़ा घाटा हो रहा है ।

आज हम विदेश की बात करते हैं । जो सारी रेलवे की पुस्तकें हैं उसमें कुछ बातों में उन्होंने विदेश का उदाहरण दिया है । बहुत अच्छा किया है कि कुछ में हम आज कम्पीट कर सके हैं । पर फ्रांस की नार्मल स्पीड 280 किलोमीटर है और हमारी मैक्सीमम स्पीड 100 या 110 किलोमीटर है और एवरेज 47 किलोमीटर । रेलवे ट्रेक हमने बहुत बदल दिये, इलेक्ट्रीफिकेशन कर दिया, बाहर से इंजन मंगा रहे हैं, फिर हमारी स्पीड क्यों बढ़ रही है, कब तक हम स्पीड पर चलते रहेंगे यह प्रश्न मैं जानना

[श्री अश्विनी कुमार]

चाहता हूं । स्पीड बढ़ाने से जो वैगन्स हैं, बोगीज हैं उनका उपयोग बढ़ता है, इंजन का उपयोग बढ़ता है, लोगों का जो समय लगता है वह कम होता है, समय की बचत होती है । आखिर लोग गाड़ियों में चलते हैं, तेज गाड़ियों में चलते हैं तो अधिभार लगता है इसलिए कुछ सुविधाएं तो उनको प्रदान करने की कृपा करें तो बहुत अच्छा होगा ।

गुड्स ट्रेन में भी स्थायित्व है । 1965 में डीजल की गुड्स ट्रेन की जो स्पीड थी वह 22.2 किलोमीटर पर आवर थी और 1986 में 22.6, इलेक्ट्रिक की 1965 में 23.4 थी और आज केवल 23 है। स्टेटस्को है, रेल गाड़ी खड़ी है । रेल गाड़ी के अंदर स्पीड में प्रगति नहीं है और गुड्स वैगन के जो टर्न राऊंड डेज है वे 1965 में 11.8 थे ब्राड गेज के और 1987 में 11.6 हैं । जितने आंकड़े हैं, सब रेलवे के हैं और ऐसा लगता है कि रेलगाड़ी आज से 50 साल पहले जहां खड़ी थी आज भी वहीं खड़ी है स्पीड में, टर्न राऊंड में इफीशियेंसी में कहीं प्रगति नहीं है । जो आपने ज्यादा माल ढोया, ज्यादा वेगन्स लगाये हैं ज्यादा काम किया है उससे तो हुआ है पर आंकड़ों से तो पता लगता है कि सब स्थिर है।

जब गाड़ियां आती हैं तो एक एक गाड़ी आठ-आठ घंटे, बारह-बारह घंटे खड़ी रहती है, इंजन 12–12, 14–14 घंटे खड़े रहते हैं । इनका उपयोग सतत होता रहे, ढुलाई-लदाई के बाद सारा इस्तेमाल होता रहे क्या इसके लिए कोई योजना रेलवे अधिकारी सोच सकते हैं ।

आज तो कोई बोलने वाला नहीं है । बहुत समय है, तीन दिन का समय है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : आपके 25 मिनट हो गये हैं ।

श्री अश्विनी कुमार : 5 मिनट और दे दीजिए । आज तो वास्तव में नहीं होना चाहिए था जैसा दिन था । आज तो आपने घाटे में लगा दिया है । मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे मंत्री जी को कभी एक रेलवे के अधिकारी ने टाइम टेबुल दिया था जिसमें कि इन सब चीजों का यूटिलाइजेशन डबल हो रहा था, रेलवे स्टाफ का रेलवे इंजन आदि का, वह उन्होंने दिया था, उसकी चर्चा की थी लेकिन रेलवे के अधिकारियों की स्टेटस्को की जो मनोवृति है उन्होंने उसको माना ही नहीं और इसलिए आज वही 50 साल पुराने रेलवे से चल रहे हैं ।

प्लानिंग और सुविधाओं के विषय में कहा है । पिछले वर्ष आपने एक कानून बनाकर आर. पी. एफ. को आर्म्ड फोर्सेज बना दिया । मुझे लगता है कि इसके अन्दर कुछ न कुछ गलती हुई है । रेलवे का आर्म्ड फोर्स हो सकता है या नहीं यह संवैधानिक प्रश्न है और आर्म्ड फोर्स का एक बिल पास करके जो आर्म्ड फोर्स बनायी है, मेरी जानकारी के अनुसार वह डिफेंस मिनिस्ट्री या होम मिनिस्ट्री के अन्दर आनी चाहिए, रेलवे मिनिस्ट्री के अंदर इसका आना अच्छा नहीं है और यह गलत हुआ है और इस प्रकार से बनाकर जो आपने उनके अफसरों के सारे एसोसियेशन के अधिकार आदि छीन लिये हैं यह उचित नहीं है । मैं जानना चाहता हूं कि इसके बारे में फिर से वे विचार करके कुछ करने का प्रयास करेंगे ?

मैंने पहले भी बिहार प्रदेश की चर्चा की थी कि बहुत उपेक्षित है। रेलवे की दृष्टि से बहुत उपेक्षित है और इस बार की सारी योजनाएं हैं, मैंने अध्ययन किया है कि नयी योजनाओं के अंदर, नयी लाइनों के अंदर, इलेक्ट्रिफिकेशन के अंदर आपने 437 करोड़ का प्रावधान किया है । किताब में बिहार की 3 योजनाएं अंकित हैं, एक समस्तीपुर दरभंगा डबलिंग, एक बाढ़ा छितौनी लाइन एक सीतारामपुर, दानापुर, मुगलसराय इलैक्ट्रीफिकेशन की परन्तु उपसभाध्यक्ष महोदय यह बिहार के साथ कम क्रूर मजाक है कि तीनों योजनाओं के लिए अगर मैं धन बताऊंगा तो आज शायद सारे सदन को आश्चर्य होगा कि इन तीनों योजनाओं के लिए एक-एक हजार 1988–89 में आवंटित किया गया है । इससे ज्यादा शर्मनाक बात क्या हो सकती है, बिहार की उपेक्षा क्या हो सकती है कि एक-एक हजार दे दिया है। एक-एक हजार उसके लिए दे दिया गया है। अगर यह भी न देते, कहते हमने उनको शैल्व कर दिया है, तो भी बहुत अच्छा होता । परन्तु यह क्रूर मजाक है और मैं कहूंगा कि इसकी

ओर ध्यान दिया जाना चाहिए और वह बहुत बड़ा प्रदेश है, उसकी बहुत ज्यादा आबादी है । हमारे मित्र कह रहे थे कि आबादी क्यों हो रही है ? आबादी है, उसका उपयोग कीजिए । उनको सुविधायें दीजिए, उनको काम लगाइये और आज के दिन जब पंजाब और हरियाणा की सारी खेती में बिहार से लाखों मजदूर हर साल जाते हैं, क्या उनके लिए आप कोई नई सुविधा प्रदान करके एक नई गाड़ी मजदूर एक्सप्रेस दे सकते हैं जिससे वह वहां जाएं। आज सारी गाड़ियों के अंदर वह नीचे से अगर ऊपर लद करके जाते हैं, उनकी कोई चिंता नहीं है । यह जो बगाह-छितौनी की बात मैंने आपसे कही, यह कितना बड़ा पालिटिकल स्टंट और इम्मारेलिटी है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : आप जरा आहिस्ता बोलिये, अपनी सेहत का ख्याल रखिये ।

श्री अश्विनी कुमार: हां, ठीक है । धन्यवाद, मैं आपको छितौनी पुल की एक कहानी सुनाना चाहता हूं । उसका शिलान्यास हमारी भूतपूर्व प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी ने दो बार चुनाव के समय किया । दो बार शिलान्यास एक ही पुल का हुआ है और आज हमारे रेल मंत्री उस पुल को बनाने के लिये तैयार नहीं हैं । कारण बहुत हैं, उत्तर प्रदेश पैसा नहीं दे रहा है, बिहार पैसा नहीं दे रहा है, परन्तु दो बार शिलान्यास करते समय ध्यान नहीं दिया गया और आज तक नहीं दिया गया है । जब नई लाइन की बात होती है, तो आपने बहुत नई लाइनें दी हैं ।

परन्तु बिहार की दो लाइनों की मांग बहुत पुरानी है, जिनके सर्वे भी हुए हैं, परन्तु उधर भी ध्यान नहीं दिया गया । जब समस्तीपुर-दरभंगा डबलिंग का ध्यान नहीं, तो नई लाइनों का क्या होगा । कम से कम सर्वे करवा कर ही कीजिए ।

रामगढ़-हजारीबाग-गिरीडीह एवं साहबगंज जसीडीह जैसे भी, यह बहुत दिनों से डिमांड है । क्या रेल मंत्री जी उसकी ओर सोचना चाहेंगे ?

अभी पिछले तीन वर्षों में रेल मंत्री ने 114 नई गाड़ियां प्रारम्भ की हैं । उसमें बहुत सारे प्रदेशों को दी हैं । मुझे किसी प्रदेश से मिला नहीं । पिछले साल केरल का चुनाव था । केरल को छः गाड़ियां दी गई । मैं उसका स्वागत करता हूं । चुनाव के समय आप गाड़ियां दे दीजिए, बहुत अच्छी बात है । पर उन 114 गाड़ियों में से बिहार के हिस्से केवल तीन गाड़ियां आई हैं । यह दुर्भाग्यपूर्ण है और बिहार की उपेक्षा है और 10 प्रतिशत की उपेक्षा करना आपके लिए, देश के लिए अच्छा नहीं किया है ।

अब मैं अंत में बिहार के जिस क्षेत्र से मैं आता हूं, रांची क्षेत की थोड़ी सी चर्चा कर देना चाहता हूं । बहुत बार मैं उसके बारे में लिखता रहता हूं । रांची क्षेत्र के लिए दिल्ली से रांची दो ट्रेंस थीं । उनमें से एक को हटा दिया गया है ।

उपसभाध्यक्ष जी, आंदोलन करने पड़े, जगह-जगह स्टेशन पर लोगों ने धरने दिये, सत्याग्रह हुए, रेलें बन्द हुई, तब रेल मंत्री ने एक गाड़ी चलाई । जो गाड़ी दिल्ली से रांची तक 35 घंटे लेती है और उसमें भी एक मेल ट्रेन है, जो अमृतसर, पंजाब, हरियाणा, दिल्ली को पूरे छोटानागपुर से जोड़ती है, टाटा बोकारो, रांची डाल्टनगंज, जो सारी इंडस्ट्रियल बेल्ट हैं, उससे जोड़ती है, उसमें जो आपने सुविधा प्रदान की सत्याग्रह के बाद, चलिए, बहुत अच्छा किया पर उसमें भी आधा किया और उसमें भी जो ए. सी. स्लीपर लगाते थे, वह अब रोज नहीं लगता । उसको भी कभी-कभी काट दिया जाता है ।

दूसरे रांची से हावड़ा गाड़ी जाती है, बरसों से जा रही है । पुरी से हावड़ा तक तो उसमें डीजल इंजन लगता है और पुरी-रांची के बीच में स्टीम इंजन आज भी लगा हुआ है, जिसके कारण दो घंटे का अधिक समय लग जाता है । उस पर हमने कहा कि उस डीजल इंजन को आप अगर यहां ले आयेंगे, तो हावड़ा और रांची का बहुत बड़ा संबंध है, जो मैं कह सकता हूं—मैं एक-दो मिनट और लूंगा—यह सारी इंडस्ट्रियल बेल्ट है, जहां पर सारे देश के लोग काम करने के लिए आते हैं, सुदूर केरल से, दक्षिण से, कर्नाटक से लोग बोकारो और टाटा में काम करते हैं ।

[श्री अश्विनी कुमार]

हमारी बहुत दिनों से मांग है कि बोकारो रांची, राउरकेला, बम्बई इस क्षेत्र से जोड़ते हुए नई ट्रेन चालू कीजिए । आज तक उस ओर ध्यान नहीं दिया गया है । यह बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण है ।

हमें रांची-लोहरदगा नैरो गेज है । लोहरदगा में बाक्साईट की माईन्स हैं, जो वहां से उठ कर रेणुकूट में आती है, अन्य जगह जाती है, ट्रांसशिपमेंट होती है । अगर इस लाइन को ब्रोड गेज किया जाए, तो बाक्साईट का उपयोग हो सकता है और छोटानागपुर के अंदर जो सारे प्राब्लम्स हैं---इसकी उपेक्षा के कारण जो वहां एक अलगाववाद की पत्ति बढ़ रही है, जैसे पंजाब में बढ़ी, वहां भी झारखंड की अलग मांग हो रही है और अगर ऐसी उपेक्षा बनी रही, तो किसी दिन वह भी विस्फ टक स्थिति में आएगा ।

इसलिए मैं आपके माध्यम से नम्र निवेदन करना चाहूंगा कि उसको देखते हुए आप छोटानागपुर की ओर ध्यान दें । यह इंडस्ट्रियल बेल्ट है, रेवेन्यू देता है, सब दृष्टि से उपयुक्त है। अगर उसके लिए आप कुछ करेंगे, तो वह आपके लिए सुविधाजनक होगा ।

एक चीज मैं और अर्ज करना चाहता हूं । आपने ट्रेन चलाई धनबाद से लुधियाना के लिए, बहुत अच्छा किया । उसका मैं स्वागत करता हूं। उसको बोकारो और रांची तक आगे बढ़ाने के बारे में कोई अगर आपत्ति न हो तो उसके बारे में सोचा जाए । अंत में बोकारो-मद्रास एक्सप्रेस जो है उसके समय का कुछ इस प्रकार से अन्तर किया जाए जिसका सुझाव मैंने लिखकर भेज दिया है, जैसे हैदराबाद, बंगलौर इत्यादि से उनको जोड़ने में सुविधा हो । इन सारी चीजों के बारे में अगर आप सोचते हैं तो शायद कुछ लाभ होगा । अंत में एक छोटा सा स्थान रांची जिले में एक नया जिला बना है गुमला वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है, पूरे जिले में कोई रेलवे लाइन नहीं है। वहां के लोग आकर रांची से ही सब जगह के लिए ट्रेन पकड़ते हैं । क्या वहां कोई सिटी एजेंसी आप दे सकेंगे ताकि लोगों को बुकिंग करने के लिए रांची न आना पड़े ? इन सारी चीजों की ओर ध्यान दें। मेरा निवेदन है कि जो प्लानिंग के बारे में कहा है रेलवे के कर्मचारियों की सुविधायें देने के बारे में कहा है उसके बारे में रेल मंत्री जी ध्यान देंगे । अगर सुविधायें नहीं दे सकते हैं तो अधिभार लगाने का उनको कोई मोरेल राइट नहीं है, अधिभार वापस करें और एफीशिएंसी बढ़ाएं उससे पैसा जुटाएं तो ज्यादा उनकी क्षमता पर हम वाह-वाह करेंगे । इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद ।

श्री रजनी रंजन साहू (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री एवं रेल से जुड़े सभी कर्मचारियों को 1988-89 के बजट के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूं और बजट का समर्थन करता हूं।

महोदय, इस बजट का श्रेय हमारे रेल मंत्री को है जिन्होंने बड़ी खबसूरती से इस बजट को तराशकर इस देश के समक्ष रखा है। जितनी अच्छाई है उसका श्रेय उन्हें है, साथ-साथ जो कमियां रह गई हैं उनका भी श्रेय उन्हें लेना चाहिए। मैं उम्मीद करता हूं कि जो कमियां हैं, जिन बातों की ओर हम लोग उनका ध्यान आकर्षित करेंगे उस ओर वह अवश्य मुखातिब होंगे। यह कहने की आवश्यकता नहीं कि भारतीय रेल देश में ही नहीं वरन् एशिया का एक सब से बड़ा पब्लिक एंटरप्राइज है और इसका स्थान विश्व में दूसरे नम्बर पर है, जो सिंगल मैनेजमेंट में चल रहा है। आर्थिक विकास में रेल का बड़ा ही महत्वपूर्ण योगदान रहा है । इसके उत्थान और इसके पतन से प्रत्येक व्यक्ति, चाहे किसी भी उद्योग में लगा हो, चाहे वे छोटे उद्योग में लगे हों, या बड़े उद्योग में लगे हों, वे सब प्रभावित होते हैं । इसलिए बड़ी ही सावधानी से इसकी व्यवस्था की जाए अतः मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि इसकी व्यवस्था में पूरी दिलचस्पी लें ताकि आवश्यकता पड़ने पर फेयर और फ्रेट बढ़ाकर क्षति को पूरा न करें। इसकी अपेक्षा यदि रेलवे की उत्पादन क्षमता बढ़ाकर उसकी पूर्ति

करें तो ज्यादा श्रेयस्कर होगा। इसको उत्पादन क्षमता बढ़े इसके लिए एक अच्छी मोनिटरिंग की व्यवस्था की आवश्यकता है। बजट में 622 करोड़ अधिक आय की योजना दर्शायी गई है जिसमें 358 करोड़ पेसेंजर्ज ट्रैफिक से और 264 करोड़ फ्रेट से यानी 10 प्रतिशत पेसेंजर के भाड़े में और 6 प्रतिशत फ्रेट रेट में वृद्धि की गई है, 1987-88 में मंत्री महोदय 69 करोड़ का सरप्लस बजट सदन के समक्ष लेकर आए थे और इस बार 1988-89 में 28 करोड़ का सरप्लस बजट दिखलाया है। लेकिन पिछले दिनों में देखा गया कि पे-कमीशन की वजह से इन्हें पुनः कुछ अधिभार बढ़ाना पड़ा। और जो सरप्लस था, उसम घाटे के साथ-साथ और भी आय के लिए इस सदन के समक्ष आना पड़ा था। तो मैं समझता हूं कि इस बार इन्होंने 28 करोड़ का सरप्लस दिखाया है, उसमें ऐसी सारी व्यवस्था का समावेश किया होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, साथ ही मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि सन् 1987-88 में रेलवे फाइनेन्स कारपोरेशन द्वारा 430 करोड़ रुपये लोन ओपेन मार्केट से उगाहा गया था और 1988-89 में करीब 800 करोड़ रुपये उगाहने की योजना है। यदि इन सब बातों पर गौर किया जाय और जैसा कि मेरे साथी अश्विनी कुमार जी ने अभी कहा है कि इन सब बातों के बावजूद रेलवे-बजट में पेसेंजर्स की एमिनिटीज के लिए जितना प्रावधान किया गया है, वह बहुत ही कम है अतः इस ओर मंत्री जी का ध्यान ज्यादा होना चाहिए। जब कभी भी आप भाड़ा बढ़ाते हैं तो लोगों को बड़ा खलता है, लोगों को लगता है कि भाड़ा बढ़ गया है, लेकिन सुविधा नहीं दी गई है। अगर सुविधा दी जाय और भाड़ा बढ़ाया जाय तो उतना उन्हें नहीं खलेगा। इसलिए मैं इस बात से सहमत हूं कि जितनी राशि का एमिनिटीज के लिए विगत् साल में प्रावधान किया गया था और इस साल जो प्रावधान किया गया है, उसमें बहुत कम का अंतर है, जबकि रेल-मंत्री जी का अधिक ध्यान इस ओर जाना चाहिए था। खासकर सेकेण्ड क्लास के जो पैसेन्जर्स हैं, उनके लिए सुविधाओं की कमी है। सेकेंड क्लास के डिब्बों में न तो पीने की पानी की व्यवस्था होती है, न उसमें सफर करने वाले लोगों के लिए आराम से सफर करने की कोई सुविधा होती है, यहां तक कि जो बाथरूम या टायलेट्स हैं, उसमें पानी की व्यवस्था नहीं होती है। सेकेंड-क्लास में अधिक पेसेंजर्स सफर करने वाले होते हैं उनको ज्यादा आराम से सफर करने की सुविधा की व्यवस्था होनी चाहिए

इसी तरह जो व्यक्ति फर्स्ट-क्लास में या ए.सी.सी. में सफर करते हैं, उसके भी किराए में आपने थोड़ी वृद्धि की है, उनको भी वह खलेगी। मैं इन क्लासों में की गई वृद्धि का समर्थक हूं क्योंकि वे अफोर्ड कर सकते हैं वे 500 रुपया देकर चल सकते हैं तो 600 रुपया देकर भी चल सकते हैं। लेकिन जो द्वितीय श्रेणी के पैसेंजर्स हैं, उनके किराए में और जो लोकल ट्रेन्स के पैसेंजर्स हैं या सुबर्बन ट्रेन्स के पैसेंजर्स हैं, उनके किराए में वृद्धि न की जाती तो ज्यादा अच्छा होता।

उपसभाध्यक्ष महोदय, प्लेटफार्म-टिकिट की कीमत में भी वृद्धि कर दी गई है। हम देखते चले आ रहे हैं कि प्लेटफार्म-टिकिट में हमेशा वृद्धि की जाती है और नतीजा यह होता है कि कम से कम लोग प्लेटफार्म-टिकिट लेकर प्लेटफार्म पर जाते हैं क्योंकि जब पचास पैसे का टिकट था तब ज्यादा लोग टिकिट लेकर जाया करते थे और जब एक। पया हुआ तो प्रायः कम लोग टिकिट लेकर जाने लगे और कुछ बिना टिकिट लोग जाने लगे। अब डेढ़ रुपया हो गया है तो पता नहीं कितने लोग प्लेटफार्म-टिकिट लेकर प्लेटफार्म पर जाएंगे। इसलिए अगर आप अधिक लोगों को डिसक्रिमिनेट या व्यवस्थित ढंग से प्लेटफार्म पर जाने की अनुमति देना चाहते हैं तो प्लेटफार्म टिकिट के किराए को बहुत ही कम रखना चाहिए। प्लेटफार्म टिकिट की दर जो डेढ़ रुपया की गई है, मैं समझता हूं कि रेलवे की आय में कहने के लिए वृद्धि हो सकती है लेकिन व्यावहारिक ढंग से यदि आप आकेंगे तो शायद इतनी वृद्धि न होगी।

[श्री रजनी रंजन साहू]

रेलवे के आधुनिकीकरण या माडर्नाइजेशन के लिए सप्तम पंचवर्षीय योजना में जो राशि रखी गई है या उसके नवीनीकरण की योजना के लिए या यातायात की कैपेसिटी में वृद्धि करने के लिए तथा टैक्नोलोजिकल अपग्रेडेशन की जो योजना है—यानी जितने भी विकास के कार्यक्रम संबंध फाइव इयर प्लान में हैं अभी तक उसमें जो प्रगति हुई है वह मेरी दृष्टि से सराहनीय नहीं है। ट्रैक रिनुअल का लक्ष्य बीस हजार किलोमीटर रख गया था जिसमें जहां तक मेरी जानकारी है यह 1985–86 में 3578 किलोमीटर की गई, वर्ष 1986–87 में 3978 किलोमीटर की गई, 1987–88 में 4200 किलोमीटर ट्रैक रिनुअल किया जा सका है। कहने का अभिप्राय यह है कि संबंध फाइव ईयर प्लान में जो टारगेट रखे गए हैं उसके अनुपात में जो सालाना विकास का कार्यक्रम चल रहा है वह उसके अनुपात में नहीं चल रहा है। इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए। रोलिंग स्टाक में भी कुल 47,697 तक ही पहुंच पाए हैं जबकि पूरे योजना काल के लिए 96000 रखा गया था। इन कामों के लिए आपने 680 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, वह भी मेरी समझ से कम है और प्लानिंग कमीशन को यह जहां भी इसकी व्यवस्था हो सकती है उनसे आपको इस बारे में कहना चाहिए कि इन सब कार्यों के लिए जितना प्रावधान है वह कम है।

ट्रैफिक के घनत्व में भी बढ़ोत्तरी हो रही है। वर्ष 1950–51 से 1985–86 के बीच 4.29 से लेकर 10.98 बड़ी लाइन पर और 1.19 से 2.91 मीटर गेज पर ट्राफिक बढ़ा है। इसे यदि नजर रखते हुए जिस रफ्तार से ट्राफिक में वृद्धि हो रही है उस रफ्तार से से न आपका रोलिंग स्टाक, न नयी रेल लाइनें या नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं। इसको कम्पनसेट किया जा सकता है, जैसाकि मेरे साथी ने कहा कि स्पीड बढ़ायी जा सकती है। यह बात सही है कि ट्रेनों की स्पीड नाममात्र बढ़ी है। मुझे याद है पहले पटना से दिल्ली आने में जितने घंटे लगते थे उसमें से 3–4 घंटे ही कम हो पाए हैं। वहां से 22 घंटे से कम पहले भी नहीं लगता था, अब 19 घंटे में हम आ पाते हैं। ट्रेन्स की व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए कि लोगों को सुधार का अनुभव हो। जबकि आप नयी टेक्नोलाजी से लाइनों को बदल रहे हैं, हैवी रेल्स लगा रहे हैं तो कोई वजह नहीं है कि ट्रेन की स्पीड न बढ़ायी जाय। यह बढ़ायी जा सकती है। टाइम टेबिल में इतना मार्जिन रखा रहता है कि कभी-कभी अगले स्टेशन पर टाइम को पूरा करने के लिए गाड़ी को रोक दिया जाता है या कभी-कभी और जगह रोक दिया जाता है। शायद सेफ्टी की वजह से ऐसा किया जाता हो या गाड़ी लेट न हो वा रेलवे विभाग का कोई अंदरूनी रहस्य हो जिसकी वजह से इस टाइमिंग को ठीक नहीं किया जाता है। तो मेरा अनुरोध है कि जब आप मजबूत ट्रेक दे रहे हैं, नये इंजनों को इंपोर्ट कर रहे हैं तो ट्रेनों की स्पीड बढ़ायी जानी चाहिए। स्पीड बढ़ने से उत्पादन क्षमता बढ़ेगी और रेलवे की आय भी बढ़ेगी कम लागत में अधिक लोगों की सेवा रेलवे कर सकेगी।

जैसा कि मैंने कहा, 1986–87 में पैसेन्जर ट्रेफिक में एकाएक 7 प्रतिशत तक की वृद्धि इस वर्ष भी वृद्धि का अनुमान किा जाता है। इस प्रकार दिनोदिन पैसेंजर ट्रेफिक और फ्रेट ट्रेफिक में बढ़ोतरी हो रही है। जहां तक अरिजिनेटिंग ट्रैफिक का संबंध है 1985-86 में जितने वेगन्स की व्यवस्था थी, उससे उत्पादन क्षमता बढ़ायी गयी है। 1150 किलोमीटर नेट प्रति वैगन प्रति दिन से बढ़ाकर 1296 हुआ है 1985–86 में और 1986–87 में वह 1390 नेट किलोमीटर प्रति वैगन प्रति दिन हो गया है। पैसेंजर ट्रैफिक में जितनी वृद्धि होनी चाहिए वैसी वृद्धि नहीं हो पा रही है। और 2.5 परसेंट वृद्धि होने का अनुमान किवा गया है वह कोई खास वृद्धि नहीं मानी जायेगी। लेकिन जिस हिसाब से रेलवे की व्यवस्था

है उसमें और ज्यादा वृद्धि की गुंजायश होनी चाहिए। नयी लाइनें बिछाने, मीटर गेज को ब्राड गेज करने, आदि कामों में गति लाने की आवश्यकता है ।

एक और बात के लिये मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं, आपके रेलवे के एलेक्ट्रिफिकेशन की ओर विशेष ध्यान दिया है । पिछले 16 सालों में जितना एलेक्ट्रिफिकेशन का काम नहीं हुआ था उतना काम करने की बात आपने सातवीं योजना में रखी है और एलेक्ट्रिफिकेशन की योजना की पूर्ति होनी चाहिए । यह बात भी सही है कि जब आप एलेक्ट्रिफिकेशन करेंगे तो रेल की एफीशियेंसी बढ़ेगी । ज्यादा से ज्यादा रेलें बिजली से चलेंगी और कोयला और डिजिल आदि का इस्तेमाल दूसरी जगहों में किया जा सकेगा ।

सौभाग्य से उपसभाध्यक्ष जी, मैं बिहार से आता हूं । मेरे पूर्व वक्ता भी बिहार के है । मैं उनकी इस बात से सहमत हूं कि रेल के मामले में बिहार बड़ा ही दुखी रहा है और रेल भवन, रेल मंत्रालय बराबर बिहार की उपेक्षा करता रहा है। बीच में कुछ समय के लिये एक रेल मंत्री आये थे जिन्होंने बिहार के दुख दर्द को समझा था और उन्होंने इस बात का एलान किया था कि जो पिछड़े इलाके हैं उन्हें देश की मुख्य धारा में लाने के लिये रेल, जो यातायात का एक मुख्य साधन है, के द्वारा उनसे जोड़ा जायगा । लेकिन बिहार के लिये जिन योजनाओं का प्रावधान किया गया था उससे वह वंचित रह गया है । बिहार की जनसंख्या देश की सारी जनसंख्या का दस प्रतिशत है । जितनी भी व्यवस्था रेल की, की जाती है उसमें बिहार के लिये बिलकुल नगण्य, नाम मात्र के लिये ही की जाती है। हमारे पूर्ववक्ता ने बताया कि 114 गाड़ियों में से बिहार को केवल 3 गाड़ियां मिलीं, वह उन्होंने ठीक ही कहा । जितनी भी नई लाइनों को बदला गया, सबसे कम बिहार में बदला गया । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि छोटी छोटी बातों में भी हमको वही उत्तर मिलता है कि लाइन कैपेसिटी फुल है, इत्यादि जबकि नई टेक्नालाजी काफी इंप्रुवमेंट हो चुका है । फिर भी उनका एक ही प्रकार का टिपिकल जबाब हमको मिलता है । आपके उत्तर में कोई सुधार नहीं आया है । मैंने कई बार इस ओर आपका ध्यान आकर्षित किया कि मुजफ्फरपुर से हावड़ा के लिए एक सुपर-फास्ट ट्रेन चलाई जाए जिससे कि ओवर-नाइट वहां के लोगों को कलकत्ता पहुंचाया जा सके। आप जानते हैं कि नार्थ बिहार से बहुत सारे लोग कलकत्ता से व्यापार से जुड़े हुए हैं । उनके लिए जितनी भी गाड़ियां दी गई हैं, वे सुविधाजनक नहीं हैं। गिनती कराने के लिए आप यह कह देते हैं कि भागलपुर से होकर एक जाती है, दूसरी गोरखपुर से जाती है । लेकिन मुजफ्फरपुर से हावड़ा के लिए ओर-नाइट ट्रेन की मांग वर्षों से की जा रही है, वहां के लगों द्वारा की जा रही है, जन-प्रतिनिधियों द्वारा की जा रही है, लेकिन उस बारे में रेल मंत्री जी का ध्यान नहीं गया ।

इसके साथ ही गया से देहरादून एक्सप्रेस में रिजर्वेशन बढ़ाने के लिए लिखा गया । कई बार लिखा गया, लेकिन उस ओर भी ध्यान नहीं गया। लखनऊ से बम्बई बी० टी० सुपर फास्ट एक्सप्रेस को पटना तक ले जाने की मांग भी की गई, लेकिन पता नहीं रेल मंत्री बिहार से क्यों नाराज हैं, मेरी समझ में यह बात नहीं आती । मजफ्फरपुर से वाराणसी और इलाहाबाद के लिए हमारे यहां के लोग डाइरेक्ट ट्रेन चाहते हैं। हमारे उत्तर बिहार के धार्मिक और बुजर्ग लोग मरने के लिए बनारस जाना चाहते हैं, लेकिन जो बनारस के लिए एक डाइरेक्ट ट्रेन चलती थी, रेल मंत्री जी ने कई साल से उसको वापस ले लिया जबसे वहां ब्राड गेज हुआ । वहां के धार्मिक लोगों को मरने की सुविधा आप नहीं दे रहे हैं । आप बनारस के लिए सीधी न चलाकर आप धार्मिक लोगों को धर्मस्थान पर मरने से वंचित कर रहे हैं । इस लिए मेरा अनुरोध है कि कम से कम एक ट्रेन मुजफ्फरपुर से वाराणसी, इलाहाबाद तक चलाई जाए ताकि लोग वहां जा सकें । इसकी व्यवस्था रेल मंत्री जी को करनी चाहि

[श्री रजनी रंजन साहू]

श्रीमन्, ए. सी. स्लीपर कोच मिथिला ऐक्सप्रेस में लगाने के लिए भी इनसे अनरोध किया गया है । मैं पुनः अनुरोध कर रहा हूं कि मंत्री जी का उस ओर भी ध्यान जाना चाहिए । बम्बई जनता एक्सप्रेस जो मुजफ्फरपुर तक जाती है, उसमें वातानुकूलित डिब्बा जोड़ा जाना चाहिये, इस ओर मंत्री जी ध्यान दें ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): आप लिखकर भेज दीजिए । बैठ जाइए, अब ।

श्री रजनी रंजन साहू : महोदय, लिखने का काम तो चलता रहता है, इनका उत्तर भी आता रहता है, इनका सेट जवाब है "लाइन कैपेसिटी फुल, वैगन इज नाट अवेलेबुल", यह सब आता रहता है । लेकिन शायद यहां पर रूबरू कहने से कुछ उनका ध्यान आकर्षित हो, इसलिए मैं बार-बार इसको दोहरा रहा हूं कि जो बिहार के लोग हैं, उनको कई सुविधाओं की आवश्यकता है । इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिए और देश की मुख्य धारा से उनको जोड़ने के लिए कोशिश की जानी चाहिए । जो विकसित हैं, जिनमें बड़ी क्षमता है, वहां विकास के लिए जागरूक तो सब लोग हैं और सुविधाएं भी अनेक दी जाती हैं, लेकिन जो राज्य देश की मुख्य धारा में नहीं हैं, उनको मुख्य धारा में लाएं तभी हमारे प्रधान मंत्री की अभिलाषा की पूर्ति करना संभव हो सकेगा और साथ ही साथ लोगों के धन्यवाद के पात्र भी आप होंगे । मैं भी आपको बार-बार धन्यवाद दूंगा कि ऐसा सुंदर और नियोजित बजट उन्होंने रखा है ।

अतः कमजोर इलाके के लोगों के लिये आवश्यक प्रावधान करें । इन शब्दों के साथ मैं उन्हें पुनः बधाई देता हूं और धन्यवाद देता हूं ।

श्री राम नरेश कुशवाहा (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट में किराये हमेशा ही बढ़ाये जाते रहे हैं । यानी 1948 में जब हमें आजादी मिली थी हमारे यहां से बनारस का किराया एक रूपया चार आने था और अब वह बढ़कर 18 रुपये हो गया । तो किराये तो बढ़ते चले गये लेकिन सुविधा के नाम पर सब सवाहू होता चला गया । जब हम लोग बचपन में पढ़ते थे तो हमारे मास्टर साहब भागलपुर के पुल पर रेल आती सुनकर अपनी घड़ी मिला लिया करते थे कि दो बज गये ।

अब कोई ठिकाना ही नहीं है कि गाड़ी कब आयेगी ।

श्री रजनी रंजन साहू : जब भी गाड़ी आये तब ही अपनी घड़ी मिला लें ।

श्री राम नरेश कुशवाहा : आपका सुझाव मान्य है । अगर यही हालत रही तो यही करना पड़ेगा । माननीय मंत्री जी को इससे बड़ी प्रसन्नता नहीं होगी अगर हम गाड़ी के मुताबिक घड़ी बना लिया करें । माननीय अश्विनी जी ने और साहू जी ने भी कहा कि छितौनी-बगहा पुल पर शिलान्यास इन्दिरा जी दो बार कर चुकी और चली गयी । अब उनके माननीय पुत्र जी हैं और पता नहीं पोत्र और परपोत्र के आने के बाद भी वह बनेगी या नहीं बनेगी इसका कोई ठिकाना नहीं । माननीय मंत्री जी ने बड़ी कृपा कर के एक हजार रूपये दे दिये । कुछ पैसा दिया है तनख्वाह के लिए । 40 करोड़ खर्च होगा । कटनी-वाराणसी पुल पर रेल पटरी बनाने के लिए 40 करोड़ का खर्च होगा । सारा काम हो चुका है । तनख्वाह दे रहे हैं, सारा काम कर रहे हैं । वहां जितना सामान आया था वह उठाकर कहीं और ले जा रहे हैं । एक बार लाने में खर्चा और दूसरी बार हटाने में खर्चा कर रहे हैं । इसी सदन में, लोक सभा के सदस्य श्री विश्वनाथ सिंह सहचरी पूर्वी उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों की गरीबी का बहुत अच्छा चित्रण करते हुए रो दिये थे और पंडित जवाहर लाल नेहरू भी रो दिये थे । उसके बाद एक कमीशन बना, पटेल कमीशन, गरीबी की जांच के लिए । उसने सबसे पहले रिकमेंडेशन यह दी कि पूर्वी जिलों

को बड़ी लाइन से जोड़ा जाये ताकि वहां का औद्योगिक विकास हो सके। 25 वर्षों के बाद भी वहां का अमान परिवर्तन पूरा नहीं हुआ केवल एक मेन लाइन बन गयी गोरखपुर से। बाकी सारी की सारी लाइन छोटी लाइन ही है। कैसे वहां इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार होगा और वहां का विकास होगा यह मंत्री महोदय बतायें। कोई उद्योगपति उद्योग लगाने के लिए, निजी उद्योग लगाने के लिए तैयार नहीं होता इसलिए कि इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं है। बिना बड़ी लाइन बने इन्फ्रास्ट्रक्चर कैसे बनेगा। लेकिन नहीं, जब-जब मंत्री आते हैं, उधर के एक आये तो थोड़ा काम हुआ। ललित बाबू नहीं रहे। अगर वह न होते तो मैं समझता हूं यह बड़ी लाइन का काम भी नहीं होता। क्योंकि उन्होंने शरू कर दिया था और उसके बाद थोड़, बहुत काम होता रहा और मेन लाइन बन गयी लेकिन बाकी सारी लाइनें ज्यों की त्यों छोटी लाइनें हैं। ज्यों ही वह हटे, गाड़ियां तक नहीं मिल रही हैं। जब उधर के मंत्री केदार पांडे हुए, मोहसिना जी हुईं तो रेल गाड़ियां कुछ मिल गयीं लेकिन माननीय मंत्री जी जब से आये हैं सुविधा देने के बजाय लेने लगे हैं। जो दाता होता है उसके तीन गुण होते हैं। दे दे, नहीं दे और दिया हुआ भी ले ले। माननीय मंत्री जी दिया हुआ ले रहे हैं। ये छोटी-छोटी बातें हैं, इनमें मैं जाना नहीं चाहता हूं। लेकिन इनकी वजह से लोगों को तंग करने में सरकार को मजा आता है। आप भटनी-वाराणसी लाइन को ले लीजिए। इसको अभी तक बड़ी लाइन से नहीं जोड़ा गया है। अगर थोड़ी देर हो जाए तो फिर दिन भर भटनी में बैठे रहिए। कोई ट्रेन वहां से चलती नहीं है। सलीमपुर में लोगों को ट्रेन लेने के लिए जाना पड़ता है। सलीमपुर में लोगों ने गाड़ी रोकने के लिए धरना दिया तो आज तक 16 आदमियों पर मुकदमा चल रहा है। वहां के लोगों की मांग जायज थी, लेकिन उन पर मुकदमा चल रहा है। लारोड और सीवान से वाराणसी की तरफ जाना हो तो दक्षिण की तरफ जाना है तो सीवान तक के लोगों को और लाररोड से चलना पड़ता है। भटनी में कोई गाड़ी नहीं मिलती है क्योंकि सुबह गाड़ी चली गई तो दिन भर वहीं रहना पड़ेगा। एक हमारे संत थे, संत कहें या क्या कहें, लेकिन अगर ये लोग संत मानते हैं और उनसे मिलने के लिए बड़े बड़े लोग जाते हैं और प्रधानमंत्री भी गये थे और वे हैं देवराहा बाबा। जब तक देवराहा बाबा वहां रहे तो चाहे सुपर फास्ट ट्रेन हो या कोई भी ट्रेन हो, उसको वहां पर रोक दिया गया। लेकिन जब बाबा मथुरा चले गये तो गाड़ियों का रोकना बंद कर दिया गया। इसलिए भटनी में सारे बिहार के लोगों को रुकना पड़ता है। वहां पर गाड़ी रोकने के लिए लोगों ने धरना दिया तो आपने पूरे लार रोड कस्बे के लोगों के घरों में जाकर औरतों, बच्चों और बुड्ढों को पीटा, आपकी पुलिस ने लोगों को पीटा। मैं नहीं समझता कि जब उनकी मांग जायज थी तो आपने उनको क्यों पीटा। वहां पर सबसे ज्यादा टिकट बिकते हैं। अभी बिहार के लोगों को रात भर और दिन भर वहां पर रुकना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि आप इन बातों की तरफ ध्यान दें।

जहां तक भ्रष्टाचार का सवाल है, मिनिस्टर महोदय जानते हैं, इसकी क्या स्थिति है और हम लोगों के साथ क्या हो रहा है? एक बार मैं अपनी पत्नी का पास साथ ले जाना भूल गया। जल्दी जल्दी में जाना पड़ा, इसलिए भूल गया। जब गाड़ी पर पहुंचा तो मेरी बर्थ पर एक रेलवे के अफसर बैठे हुए थे। मेरे आने से उन्होंने वह बर्थ तो खाली कर दिया। लेकिन उन्होंने जबर्दस्ती मेरे ऊपर पैसे चार्ज कर दिये। मैंने इस संबंध में आपको चिट्ठी भी लिखी, लेकिन मेरी चिट्ठी का जवाब तक भी नहीं दिया गया। आर० पी० एफ० के सिपाही क्या करते हैं, इसको मैं बयान नहीं करना चाहता हूं... (**व्यवधान**)। इसके बिना हम भूखों नहीं मर रहे हैं,

[श्री राम नरेश कुशवाहा]

लेकिन मैं करप्शन की बात कह रहा हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपकी आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० एफ० के सिपाही बोनाफाइड यात्रियों से भी पैसे छीन लेते हैं। इसी प्रकार से जो पैसेंजर गाड़ियां हैं उनमें पानी की कोई व्यवस्था नहीं होती है। प्लेटफार्म पर पानी नहीं मिलता है। फर्स्ट क्लास के डिब्बों में अगर मिल भी जाय तो सेकेन्ड क्लास के डिब्बों पर और प्लेटफार्म पर पानी नहीं मिलता है। छोटी लाइनों की स्थिति तो और भी खराब है। मैं चाहता हूं कि आप इस तरफ भी ध्यान देने की कृपा करें। दोनों जगह पानी नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : जी भी।

श्री राम नरेश कुशवाहा : अभी तो हम लोगों को मिल जाता है कभी कभी क्योंकि हम आपके रेल से फर्स्टक्लास और एयर कंडीशंड में चलते हैं, कभी कभी ही अनुभव होता है। लेकिन रोज जिनको यह अनुभव होता है उनका क्या होगा? वे किस तरह से सफर करते होंगे? मान्यवर, छितौनी बागहा पुल का... (व्यवधान)..उसका महत्व केवल यातायात के लिए ही नहीं है। यातायात तो केवल ।। किलोमीटर तय करने के लिए छितौनी से जाते हैं। सीवान और वहां से मुजफ्फरपुर और मुजफ्फरपुर से फिर छितौनी बागहा जाते हैं गाड़ी बदलकर। इतना चक्कर लगाते हैं। यह दोहरी व्यवस्था है जो अंग्रेजों ने बनाई थी। अगर आज असम में लड़ाई छिड़ जाये, हमारी एक लाइन क्षतिग्रस्त हो जाय तो क्या होगा? हमारे पास कौन सा रास्ता बचा है जिससे फौज भेजेंगे। नेपाल की सीमा के समानान्तर सब जगह रेल लाइन है और अंग्रेजों ने उसको इसीलिए बनाया था और जब टूट गई तो 1971 में इसका शिलान्यास हुआ लेकिन तब से आज तक बनी नहीं। कहते हैं कि बिहार सरकार पैसा नहीं देती, उत्तर प्रदेश सरकार पैसा नहीं देती। सरकार किसकी है? क्या हमारी है? चाहे दिल्ली की सरकार हो, चाहे लखनऊ की सरकार हो और चाहे पटना की सरकार हो सरकार आपकी है। आप उनको पैसों के लिए कह सकते हैं। हमारे कहने से देंगे या नहीं देंगे। हमारे कहने का प्रभाव उन पर उतना ही पड़ सकता है जितना आप पर पड़ता है। इतना ही वह हमारे कहने से करेंगे। तो मान्यवर, मेरा आपसे नम्र निवेदन है कि देश की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ मत करो। एक बात मैं स्पष्ट कहना चाहता हूं कि अन्तरराष्ट्रीय परिस्थितियां कुछ ऐसी बन रही हैं जिनको मैं यहां नहीं कहना चाहता लेकिन जिस दिन रूस और चीन की दोस्ती हो गई, जैसा कि होने वाला है, सीधा आक्रमण होगा आप पर और तब आपको उस पुल का महत्व मालूम होगा कि छितौनी का पुल न बनाने से हमारी क्या दुर्गति हुई। इसलिए देश के नाम पर, देश की सुरक्षा के नाम पर मैं चाहता हूं कि आप उस रेलवे पुल को जितना जल्दी हो सके बनवायें। नहीं तो आप टोकन पैसा देते जायेंगे और वह कर्मचारियों की तनख्वाहों और भत्तों में खर्च होता जायेगा और चार साल में जितने पैसों में पुल बनना है उससे ज्यादा आप कर्मचारियों की तनख्वाहों और भत्तों के रूप में दे देंगे। आप को जितना उस पर खर्च करना है उससे ज्यादा तनख्वाहें दे देंगे और वह काम ज्यों का त्यों रह जायेगा। आखिर में कोई अक्लमंदी है कि नहीं? क्या सारी बुद्धि बेचकर काम हो रहा है? मान्यवर, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप इस तरह के जो टाइम टेबल हैं उनको दुरुस्त कराइये और पूर्वी जिलों की सारी लाइनें जिसमें भटनी वाराणसी हो या भटनी छपरा हो, या मऊ शाहगंज हो या मऊ-छपरा हो वाया बलिया जब तक सब को जल्दी से जल्दी परिवर्तित करके बड़ी लाइन में नहीं जोड़ते है तब तक इन जिलों का कोई विकास नहीं हो सकता अगर इन जिलों का विकास नहीं होगा तो वहां पर अपराध होते रहेंगे। अगर यह रेल पुल बन जाय तो वहां पर जो जंगल पार्टी है वह भी खत्म हो जायेगी। वहां पर यातायात के कोई साधन नहीं है और इस कारण वह डकैतों का अभयारण्य बना हुआ है, आतंकवादियों का

अभयारण्य बना हुआ है। जिस दिन इस क्षेत्र में यातायात के साधन सुलभ हो जायेंगे तो ये लोग डर के मारे दिन में नहीं निकल सकेंगे और आज वहां पर जो दिन दहाड़े सारे कुकर्म होते हैं वे नहीं हो सकेंगे। यहां पर नक्सलाइट भी हैं क्योंकि यह उनके लिए एक सुरक्षित स्थान बना हुआ है।

इसलिए मेरा आपसे नम्र निवेदन है कि कृपा करके देश के संतुलित विकास के लिए पहली प्राथमिकता जो रेल है उस प्राथमिकता को खड़ा करिये। अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो हमारे छितौनी के चारों ओर जंगल हैं और इसीलिए जंगल पार्टी उधर ज्यादा पनप रही है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि बिहार में नक्सलवाद का खतरा बढ़ रहा है और वहां पर 5 रुपये किलो बम बिकते हैं। यह शायद आपको मालूम नहीं है। आपको यह भी मालूम होना चाहिए कि चम्बल में डकैत इसी कारण से हैं कि उनके अंदर बदले की भावना है क्योंकि उनको शासन से न्याय नहीं मिलता है। इसका एक और कारण यह भी है कि वहां पर साधन नहीं हैं और उस क्षेत्र का विकास नहीं हुआ है। मान्यवर, मैं आपसे नम्र निवेदन करूंगा कि आप इस देश के साथ न्याय कीजिये, और बिना न्याय किये विकास नहीं होने वाला है। अन्त में मैं आपसे कहूंगा, केवल दो तीन सुपर-फास्ट आपने गाड़ियां बना दी हैं। गोहाटी को जोड़ने वाली केवल दो गाड़ियां हैं। मैं तो उनको दो नहीं, बल्कि डेढ़ गाड़ी ही कहता हूं। एक तो सप्ताह में गाड़ी चलती है, और एक चार दिन चलती है। मान्यवर एक और डेढ़ गाड़ी से काम नहीं चलेगा। दो तीन गाड़ियां दिल्ली से गोहाटी बाया गोरखपुर चलाइये और गोरखपुर से मुज्जफ्फरपुर और समस्तीपुर तक बरौनी तक चलाइये। (व्यवधान) स्वतन्त्रता संग्राम सेनानियों के पास का थोड़ा और बढ़ाइये। अन्त में मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप बहुत फ्री पास बांटते हैं, बड़े भारी दानी हैं, सोशल वर्कर के नाम पर मान्यवर क्या भूतपूर्व संसद सदस्य सोशल वर्कर भी नहीं हैं, आप उनकी क्या मानते हैं? अब मैं जानता हूं कि सिंधिया साहब को जरूरत नहीं है। मैंने कहा था, केसरी साहब आपको भी जरूरत नहीं है या तो आप कार से चलेंगे या हवाई जहाज से चलेंगे। सिंधिया साहब कार से चलेंगे या हवाई जहाज से चलेंगे, लेकिन आपके जो वर्कर हैं, चाहे किसी भी पार्टी के हैं, उनको तो रेल गाड़ी से ही जाना है। लेकिन मान्यवर बहुत कम लोग बुढ़ौती में यात्रा का कष्ट उठाने के लिये तैयार होते हैं। संसद में आम तौर से दो तीन तरह के लोग आते हैं। एक तो रिटायर्ड लाइफ वाले और दूसरे जिनको जबरदस्ती वनवास दे दिया जाता है और कुछ लोग आते हैं, जो आल इण्डिया कम्पीटीशन करना चाहते हैं। चाहे किसी दल के ही वर्कर हों, और यही वर्कर जो हैं वह पास का इस्तेमाल करेंगे, वरन कौन इस्तेमाल करता है। इसलिये मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि आप भूतपूर्व संसद सदस्यों को पास देने में परहेज क्यों कर रहे हैं, जबकि तमाम दुनियां भर के लोगों को आप फ्री पास बांटते हैं। मैं आपसे कहूंगा कि वे सोशल वर्कर और पोलिटिकल वर्कर हैं, उनको पास आपको देना चाहिये। मान्यवय, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आप रेल बजट को ऐसा मत बनाइये। कि रोज-रोज आपको भाड़ा बढ़ाना पड़े मान्यवर, बजट का तो कोई महत्व ही नहीं रह गया है। सही बात यह है कि बजट तो केवल कसम खाने के लिए है अब तो एडमिनिस्ट्रेड प्राइसेज का सारा काम हो रहा है, बजट के पहले ही सब बढ़ा दो और बजट को ला कर यह कह दो कि हमने कुछ कर नहीं लगाया है। तो यह तो बजट का मजाक है और यह मजाक हो रहा है। एक साल से नहीं, एकाध साल गलती से यह हो सकता है कि यदि आवश्यकता हो, तो बीच में कुछ बढ़ा दिया जाये, लेकिन आम तौर से तो बजट को देख कर के लोग अपना बजट बनाते हैं। बजट को देख कर के अपनी योजनायें बनाते हैं और अब तो आपके बजट का महत्व ही नहीं रह गया है। जब मन करे

[श्री राम नरेश कुशवाहा]

तब दाम बढ़ा दो, जब मन करे, तब टिकट का दाम बढ़ा दो, जब मन करे, तब कुछ कर दो। इस तरह से अगर आप करते हैं, तो सारे बजट की पवित्रता और गरिमा को सरकार समाप्त कर देती है। बजट से पहले आप एड-मिनिस्टर्ड प्राइसेज प्रशासनिक कीमतें या दाम बढ़ाने का काम आप न करें तो ज्यादा अच्छा है। लेकिन आपको तो यह एक आदत पड़ गयी है, इसको कैसे छुड़ाया जाये? मान्यवर, हम आपका संरक्षण चाहते हैं। यह जो छोटे स्टेशनों के वेटिंग रूम हैं, जब भी पैसेंजर उतर कर जायें, तो कभी खाली नहीं मिलते है। उसमें आर०पी एफ० और जी० आर० पी० वाले डेरा डाले रहते हैं। बड़े स्टेशन की बात आप छोड़ दीजिये, लेकिन छोटे स्टेशनों पर जहां कहीं भी वेटिंग रूम और छोटे जंकशनों पर जहां कहीं भी हैं, यह सारे के सारे कब्जा किये किये हुए हैं। जब कोई पैसेंजर आता है, तो वह किस किस से झगड़ा करे और कौन झगड़ा करे। पुलिस वालों से झगड़ा करने का नतीजा क्या होता है, यह तो मान्यवर आप भी जानते हैं और हम भी जानते हैं। माननीय मंत्री जी को इस बात का अनुभव नहीं हो सकता, वह तो राजा हैं, लेकिन हमको और आपको अनुभव है, हर तरह के लोगों को अनुभव है, लेकिन मंत्री जी को..... (व्यवधान)

श्री घन श्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) : यह भी मंत्री जी ने देखा है, यह सब अनुभव से ही तरक्की की है।

श्री राम नरेश कुशवाहा : हमारे यहां एक कहावत है। एक शहरी भाई यूं कहता था ....

6.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : आप सब खत्म कीजिये। आपका टाइम बहुत ज्यादा हो गया है।

श्री राम नरेश कुशवाहा : एसियार भाई, घी खौल रहा है। तो उसने कहा, अरे जब घरिया में गिरे, तब न जानें। मंत्री जी के बड़ा विकास किया है, "बड़ा शोर सुनते थे, पहलू में दिल का, जो चीरा तो कतराये खूंन न निकला।" आपके यहां विकास किया होगा। आप ताली बजा दीजिये, आप बधाई दे दीजिए, मगर हमारा तो सर्वनाश कर दिया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : कुशवाहा जी, आप खत्म कीजिये। ... (व्यवधान)

श्री राम नरेश कुशवाहा : ...असल में आपकी आंखें दूसरी हैं और हमारी आंखें दूसरी हैं। यह आंखों का दोष है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : राम नरेश कुशवाहा जी, आप खत्म कीजिये, मैंने आपको बहुत टाइम दे दिया है।

श्री राम नरेश कुशवाहा : आप लोग टोक कर हमें बढ़ा रहे हैं।

आपको तो हर हालत में बहुत बढ़िया दिखाई पड़ेगा, आपको बजट हर हालत में भगवान का बनाया हुआ और शुद्ध समाजवादी दिखाई पड़ेगा। हम काहे कहते हैं कि आप देखें न? लेकिन आप अपनी आंखों से देखने के लिये हमको काहे मजबूर करेंगे हमको अपनी आंखों से देखने दीजिये हम भुक्तभोगी हैं और आप अगर भुक्तभोगी भी हों तो कहेंगे नहीं। जिस तरह से शिवशंकर जी पिट गये, पुलिस ने शिवशंकर जी को पीट दिया वहां डांडी यात्रा थे लेकिन वे मंत्री हैं कह नहीं सकते थे क्योंकि पुलिस का मनोबल गिरेगा। लेकिन इस तरह से जो रोज हम लोगों के साथ होता है। आप तो उनका मनोबल बढ़ाइये। यही सदन है मान्यवर शायद आप भी थे। इन्दिरा जी बैठी थीं मैंने उत्तर प्रदेश के फर्जी मुठभेड़ों की बात की और मैंने कहा कि हमारे

ई पर, हमारे बाप पर हमारे रिश्तेदारों
गोली चलती है तो आपको मजा
आ रहा है लेकिन अगर इसी तरह से
मन बढ़ा दिया तो यही गोली आपके
सीने पर पुलिस वाले चला देंगे और मैं क्या
कहूं मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है
कि पुलिस वालों ने ही हमारी प्रधान मंत्री
की हत्या कर दी। पुलिस का मनोबल
न गिरने पाये। बलात्कार करेंगे आप
रिपोर्ट नहीं लिखा सकते, गिरफ्तार
नहीं कर सकते, मुकदमा नहीं चला सकते
हैं। लूटेंगे, डकैती डालेंगे पकड़े जायेंगे
लेकिन मनोबल न गिरन पाये इसलिये
छोड़ देंग। यह सारा कुकर्म आप करा
रहे हैं। कहीं न कहीं जाकर इसका
रिणाम बहुत भयंकर होगा और तब
उसको आप भी भोगेंगे और हम भी
भोगेंगे। इसलिये आप जो कहना
चाहो, कह लो हमको कोई ऐतराज
नहीं है लेकिन इस दुनियां में "ऐ
दिल वालों दिल का लगाना खेल नहीं
उल्फत करना खेल है लेकिन कर के निभाना
खेल नहीं"

इस देश में आप लोग जो खिलवाड़
कर रहे हैं उसे देश माफ नहीं करेंगा।
दुर्भाग्य है कि हमारा और आपका
घर सटा हुआ है। आपका घर जलेगा
तो हमारा घर कैसे बचेगा। यह हम
नहीं जानते हैं। जिस दिन गोली चलने
लेगी और गोली का राज चलेगा तो
न आपकी बोली रहेगी न हमारी बोली
रहेगी। इसलिए मरेंगे दोनों साथ ही।
लेकिन मैं चेतावनी देना चाहता हूं कि
आप अभी से अपना सुधार कीजिये और
मनोबल के नाम पर कुकर्मी लोगों
का मन मत बढ़ाइये और रेलवे प्रशासन
में सुधार कीजिये। पहले रेल और पोस्ट
आफिस दोनों बहुत ईमानदार माने जाते
थे लेकिन अब कोई व्यापारी रेल
से माल भेजना पसन्द नहीं करता। अगर
फारवर्डिंग एजेंसी यहां है, तो ट्रक से
माल भेजेगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): आपने नया पाइन्ट ले लिया है। अब आप खत्म कीजिये। आपके 25 मिनट हो गये हैं।

श्री राम नरेश कुशवाहा: अच्छा महोदय, आपकी आज्ञा का मैं पालन करता हूं, लेकिन माननीय मंत्री जी से कहता हूं कि अगर गगन बिहारी की बजाये, कुंज बिहारी, बनवारी वगैरह का दर्शन करें, तो ज्यादा समझ में आ जायेगा, क्योंकि कभी उसको उन्होंने देखा नहीं, न भोगा है। हम चाहत हैं कि आप भोगे नहीं, केवल देख लें, थोड़ा सा एक आंख पसार कर तो शायद हम लोगों के दुख दूर हो सकते हैं, यह माना जा सकता है, नहीं तो देख तो सकेंगे, आंसू तो पोंछ सकेंगे।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now the House stands adjourned and will meet: again tomorrow, the 16th March, 1983 at 11 A.M.

The House then adjourned at four minutes past six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the l«t& March, 1988.